

「長崎市中央部・臨海地域」

長崎駅周辺エリア整備計画【素案】

平成23年3月

長崎市・長崎県

目 次

第1章 重点エリアの整備に関する方針	P 1
1. 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画の概要	P 1
（1）長崎が果たすべき役割	P 1
（2）整備の基本方針	P 2
2. 重点エリア指定の経緯	P 8
（1）重点エリア指定に至る主な経緯	P 8
（2）重点エリアの範囲	P 8
（3）重点エリア及び周辺の状況	P 10
第2章 重点エリアの土地利用に関する事項	P 15
1. 関連する他計画等の状況	P 15
（1）長崎駅周辺土地区画整理事業	P 15
（2）JR長崎本線連続立体交差事業	P 20
（3）九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）	P 20
（4）長崎県庁舎整備基本構想	P 21
（5）まちなか再生の基本方針	P 23
（6）長崎港港湾計画	P 24
（7）長崎漁港特定広域漁港漁場整備事業計画	P 24
（8）長崎市景観基本計画、景観計画、景観条例（案）	P 24
2. 土地利用ゾーニング及び骨格基盤施設	P 28
第3章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項	P 29
1. 都市の魅力の強化	P 29
2. 回遊性の充実	P 31
3. 国際ゲートウェイ機能の再構築	P 33
<u>以下については今後検討</u>	
第4章 重点エリアの整備の主体及び時期に関する事項	
1. 整備プログラム作成の基本方針	
2. 短・長期整備計画	
3. 整備主体と整備時期	
第5章 その他	
1. 課題等の整理	
2. 推進体制	
3. 整備計画の改訂等	

第1章 重点エリアの整備に関する方針

1. 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画の概要

(1) 長崎が果たすべき役割

①平和の発信地としての役割

- 平和学習、平和交流、講演会、イベント等により、被爆の実相を実際に見て、聞いて、学んでもらうなど、被爆地にしかできない取り組みを推進しており、国内外の幅広い年齢層の来訪者にゆっくり見てもらえる「平和の発信地」として整備を推進する。

②観光の発祥地としての役割

- 長崎の世界遺産候補等の歴史の魅力や祭り・人々の生活・食等の独特な文化の魅力をはじめ、風景と自然の魅力、産業都市としての魅力、平和都市としての魅力、国際都市としての魅力などが息づいている地域の多様な資源を更に磨き上げることが必要である。
- そして、これらの資源を「さるく」というまち歩きも活用しながら、円滑で快適に巡ることができるような環境をつくり上げていくことが必要である。
- これにより、長崎にしかない歴史・文化を守るとともに、さらに発展させ世界中の人々に体験・実感してもらうことが観光の発祥地としての責務である。

③国際ゲートウェイとしての役割

- 県都としての陸の玄関口、離島への海の玄関口の機能としての役割や、東アジアクルーズに優位な位置にある地理的条件や歴史を活かした東アジアへの海の玄関口の機能としても重要な役割を担っている都市であり、観光立国推進の観点から、新幹線を通じて東アジアと国内各地を繋げ、フライ&クルーズ、レール&クルーズの寄港地として国際ゲートウェイ機能を復活させることが長崎の役割である。

(2) 整備の基本方針

①地域の目指すべき姿

～「平和と文化の国際交流拠点都市 長崎の再生」～

- 世界へ被爆者の声や願いを発信し続けてきた長崎市にとって、国連安全保障理事会が核不拡散と核軍縮に関する首脳会議で「核兵器なき世界」の条件作りを目指す決議を採択したことを大きなチャンスと捉え、広島とも連携し、核兵器廃絶と世界恒久平和の実現に向け、「国際平和都市」として被爆の実相を伝え、平和学習・体験による交流を強化していく。
- 観光の発祥の地として、「観光」の原点に立ち返り、長崎のまちや人の「光」を引き出し、磨き上げ、人々に観せることにより、「国際文化交流都市」としての輝きを取り戻し、観光再生により交流人口を拡大し、その経済波及効果により、長崎の活力の再生・向上を目指す。また、その効果を離島や県内各地に波及させることにより長崎県全体の活力の再生・向上を目指す。
- 長崎の活力の再生・向上を目指すためには、まちの魅力を磨き交流客を滞留させることが必要である。そのため、地域資源の充実と魅力向上が必要であり、二つの世界遺産候補など長崎特有の「歴史」「文化」等のこれまで活用されてきた資源をさらに磨き上げ、遺産の保全・再生や長崎にしかない魅力あるまち並みの形成を図るとともに、観光の新たな資源として産業、医療技術等もさらに磨き、新たな交流の推進を目指す。
- 文化交流拠点都市に再生させるためには、人々が活動し、交流し、情報を発信する場とすることが必要である。そのため、低未利用地等を活用し、コンベンション施設・集客施設・情報提供等の各種の都市機能の充実・強化を進め、安心・安全で快適な都市の魅力を再生・強化し交流推進と雇用確保を目指す。
- 都市の地形特長を活かし、まちなかでの居住を推進するため、暮らしに必要な機能の充実を図り、住む人にとっても魅力と活力のある都市を目指す。
- 環境に配慮した持続可能な都市づくりを推進するため、太陽光などの新エネルギーの利用促進や地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備など、低炭素型の都市を目指す。
- 様々な地域資源や都市機能を有機的につなぐことにより観光地としての魅力、また居住地としての魅力を向上させることが不可欠であり、そのため、まち歩きを意識した回遊機能の強化により、安全・安心に歩くことができ、平和や歴史・文化を体感できる都市を目指す。
- 松が枝国際観光船ふ頭整備、JR長崎本線連続立体交差事業、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備等の広域交通機能の強化を大きなチャンスと捉え、その効果を最大化させることにより、東アジアからの誘客等、さらなる交流人口の拡大、経済波及効果を目指す。
- 国際ゲートウェイ（海外の玄関口）機能の再構築により、幅広い分野での新たな需要を創出し、これを牽引力にして新たなまちの賑わいを創出することでさらなる民間投資を誘発し、魅力と活力のあるまちづくりを目指す。
- 更に、ゲートウェイ（玄関口）機能の強化により、離島との利便性を強化し、交流人口の拡大による経済効果に繋げていくとともに、県全体への経済波及効果を目指す。
- 以上の取り組みを進めていくことにより、観光立国（ビジット・ジャパン）を牽引する都市として再生を図る。

②目標年次

- J R長崎本線連続立体交差事業や長崎駅周辺土地区画整理事業等の事業期間を考慮し、概ね20年後を想定する。

③整備の目標・整備方針

- 3つの整備目標を推進するため、以下のように8つの整備方針を位置付け、開発と保全、ハード施策とソフト施策を行政と民間が一体となって、バランスよく総合的・一体的に進める。

目標Ⅰ 都市の魅力の強化

整備方針①平和都市の魅力を磨き、世界に平和を発信する

整備方針②世界遺産候補など、多様な歴史・文化等の資源の魅力を磨く

整備方針③長崎の特色ある街並み景観を保全・形成する

整備方針④コンベンション機能等、官民一体となった都市機能の強化と新たな需要を創出する

整備方針⑤環境に配慮した都市・交通機能を強化する

目標Ⅱ 回遊性の充実

整備方針⑥道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する

整備方針⑦さるくまちとしての機能を充実・強化する

目標Ⅲ 国際ゲートウェイ機能の再構築

整備方針⑧新幹線と国際・離島航路の接続等により広域交通機能の魅力を強化する

目標Ⅰ 都市の魅力の強化

整備方針① 平和都市の魅力を磨き、世界に平和を発信する

- 原爆被爆者が高齢化し減少しつつあるなかで、原爆の悲惨さを伝え、平和の尊さと大切さを次世代に継承し、被爆の実相を広く後世に伝えることができるよう、若い世代も含めた人材育成を進める。
- 国連や日本政府、各国政府、都市、NGO等へ、平和アピールを繰り返し発信することにより、核兵器廃絶と世界恒久平和を願う被爆地の思いを届ける。
- 平和市長会議をはじめ、あらゆる機会を通じ、世界各国のリーダーに長崎訪問を呼び掛け、世界の多くの人々が長崎を訪れ、核兵器による被害の実相を知っていただく取り組みを進める。
- 長崎を訪れる多くの人々が被爆の実相を感じられるよう、原爆資料館を中心に、被爆都市長崎を象徴する平和公園の利便性の向上や周辺に残る被爆構造物等の保存の取り組み等、関連施設の充実を図る。

整備方針② 世界遺産候補など、多様な歴史・文化等の資源の魅力を磨く

- 国内外の観光客を誘致するため、長崎特有の歴史・文化、景観などの様々な地域資源をさらに磨き上げ見せる。
- さるくガイドの育成の継続や「長崎歴史文化観光検定」を活用した人材育成の継続を働きかける。
- 二つの世界遺産候補や国指定史跡「出島和蘭商館跡」などの遺産の保存・活用を図る。
- 旧居留地、唐人屋敷跡、寺町・中通り(和・華・蘭)など、長崎にしかない魅力を高めるまちづくりを推進する。
- 東アジア地域を中心とした外国人観光客の誘致を積極的に進めるため、商業、産業、医療技術等の分野を活用した都市の魅力を磨き、情報を発信し、新たな交流を推進する。
- 既存中心商店街などにおいて、一体的マネジメントによるまちの活性化、朝市等の食の推進及び中国をはじめとした外国人観光客をターゲットとした取り組みの推進や、長崎の歴史や文化を生かした食の魅力を発信する。
- 日本の近代化を推進してきた造船産業や環境・新エネルギー関連の世界トップクラスの技術力、長崎港内港地区の工場景観等の見学、観光と医療サービスをセットにしたパッケージツアーなど、新たな観光の検討を進める。
- 造船重機関連産業の技術力の人材育成や新産業に対応するための人材育成等の取り組みを推進する。

整備方針③ 長崎の特色ある街並み景観を保全・形成する

- 山の上からのパノラマ、海から見上げたまちと緑と空のひろがり、まちから海・山への眺望など多様な長崎の大景観を保全・育成するため、緑の保全を図るとともに、眺望を確保するための建物の高さ規制などを検討する。また、稲佐山の魅力の向上を図るため、展望台、ロープウェイを含めた交通アクセスの整備を進める。
- 急峻な地形を逆手にとった長崎型斜面居住の魅力づくりを進める。
- 業務、商業、日常生活の都市活動が混在し、雑然としたまちなかを、長崎型都心居住の魅力として育成する。
- 出島、中華街、被爆と復興、平和公園など、情緒ある界隈を保全し、特徴ある街並み景観を積極的に育成する。
- 市民・県民が環境美化意識を高め、地域住民によるボランティア清掃などにより生活環境の保全を図ることで、快適な生活を実現させる。また、これにより、交流客へのおもてなしに繋げていく。特に、たばこのポイ捨てなどの防止については、市民と連携して啓発を強化する。

整備方針④ コンベンション機能等、官民一体となった都市機能の強化と新たな需要を創出する

- 長崎駅周辺は「交流のまち長崎の玄関口」として、まちなかは「多様な都市機能が集積した賑わいと歴史・文化の中心」として国際都市にふさわしい中枢拠点を形成する。
- 長崎の魅力を活かしたコンベンション誘致や機能の強化を積極的に推進する。
- 東アジア地域を中心とした外国人観光客や国内観光客等のニーズを踏まえながら、MICEを積極的に推進する。
- 老朽ビルの再開発、低未利用地の活用等により商業・業務・交流・居住機能を充実・強化し、安心・安全で快適な都市としての魅力を高める。集客・宿泊施設や情報通信関連産業等の業務機能を充実し、雇用の場確保に努める。
- 市民・県民の暮らしに必要な機能の充実を図ることにより、定住人口確保と交流客へのもてなしの環境を形成する。
- 斜面市街地では、共同化・協調化や不燃化を促進し、住環境を形成するとともに、ソフト政策の実施により定住可能な地域としての維持に努める。
- 観光客、県民・市民が訪れ、住まうことにより、人々交流を促進し、商業機能の再生を図る。

整備方針⑤ 環境に配慮した都市・交通機能を強化する

- 太陽光などの新エネルギーの普及や地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備を推進する。
- ヒートアイランド現象による温度上昇を抑えて、快適な生活環境を生み出すため、市街地内の緑化を促進する。
- 路面電車等公共交通機関のシステムの拡充・強化の検討や、駐車場・駐輪対策、パーク＆ライド、路面電車の利用促進、モビリティマネジメント等の取り組み、電気自動車等次世代自動車の普及を促進し、環境に配慮する。
- 新幹線は、地球環境負荷の少ない広域交通手段であり、誘客の利用拡大を図る。

目標Ⅱ 回遊性の充実

整備方針⑥ 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する

- 長崎駅前や中央橋などの交通結節点と点在する生活や観光の拠点を、市民や県民、観光客が円滑に往来できるようにするため、道路・公共交通の機能を強化するとともに、ユニバーサルデザイン（歩道橋撤去、電停バリアフリー化など）にも配慮し、歩行者ネットワークの向上を図る。
- 長崎駅周辺と浦上川右岸とを連絡する歩行者動線等の強化や回遊性向上を図る。
- 長崎駅前の交通渋滞緩和や浦上川で分断されている東西市街地のネットワーク改善などの道路整備を進める。
- 都心部循環バス「らんらん」の運行ルートの見直しや路面電車を中心とした公共交通機関のシステム充実・強化の検討など、公共交通のサービス向上を図る。

整備方針⑦ さるくまちとしての機能を充実・強化する

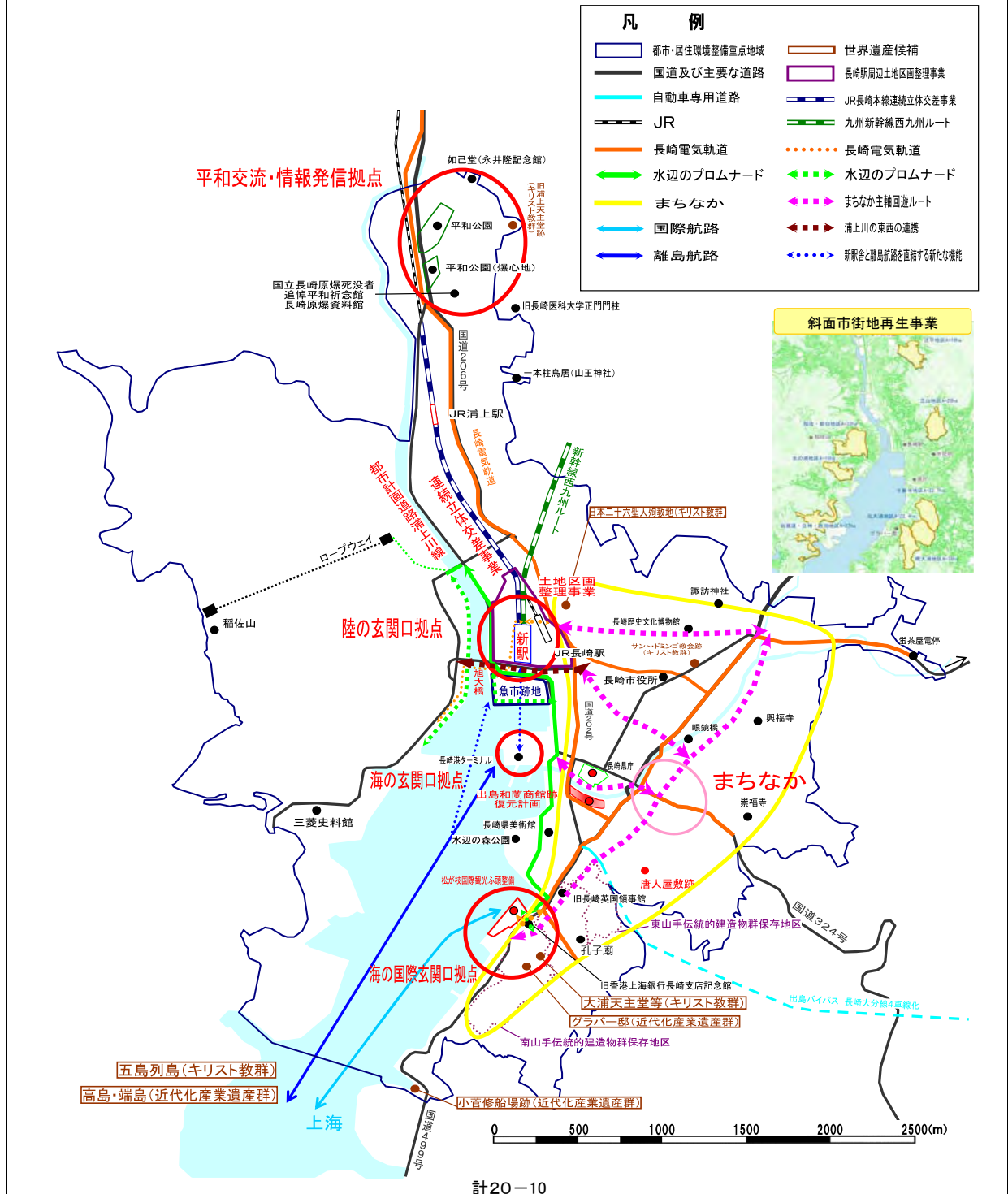
- 市民ガイドによるまち歩きの仕事を活かして、まち歩きメニューの充実を図り、情報発信を行い都市の魅力として定着を図る。特に、平成22年1月から放送の大河ドラマ「龍馬伝」を契機とした取り組みの中で「長崎と龍馬ら幕末の志士の関わり」や「日本の近代化に果たした長崎のまちの魅力」を発信し、魅力ある体験メニュー等を提供する。
- 観光客、県民・市民が安全・快適に歩行できるよう、さるくまちの機能を充実する。特に、龍馬関連コース等の中心市街地を巡る長崎さるくのガイドステーションを併設した長崎まちなか龍馬館の整備により、中心市街地への観光客の誘客や滞在時間の延長を促し、地域の活性化に繋げていく。あわせて、さるく観光の推進に向けたさるくガイドや外国人観光客に対応するための通訳案内士等の育成を引き続き推進していく。
- 旧居留地、唐人屋敷跡、寺町・中通り(和・華・蘭)など、長崎にしかない魅力を高めるまちづくりを推進する。【再掲】
- 平和公園の利便性の向上や周辺に残る被爆構造物等の保存等、関連施設の充実【再掲】とまち歩きを推進する。

目標Ⅲ 国際ゲートウェイ機能の再構築

整備方針⑧ 新幹線と国際・離島航路の接続等により広域交通機能の魅力を強化する

- 長崎の陸のゲートウェイとなる長崎駅周辺や海のゲートウェイとなる松が枝国際観光船ふ頭においては、周辺地域のまちづくりとの連携を強化し、国際都市にふさわしい拠点を形成し、拡大する交流人口をまちなかへ誘導する。また、空のゲートウェイである長崎空港との連絡も強化する。
- 東アジア地域を中心とする外国人観光客や国内観光客の誘致を促進するため、東アジア地域や国内との広域交通機能(新幹線、航路、空路)の強化、長崎駅と離島航路を直結する新たな機能を導入など利便性の向上を図る。これにより、県内の観光地へ観光客を誘導し、交流人口の拡大を図り、地域活力の再生に繋げていく。
- 長崎が華やいでいた大正から昭和初期の長崎上海航路時代の国際ゲートウェイ機能を復活させるため、長崎を起点港としたフライ&クルーズやレール&クルーズのツアー企画等の施策により、観光客の誘致を促進する。

「長崎市中央部・臨海地域」基本計画イメージ図



図一 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画イメージ図

2. 重点エリア指定の経緯

(1) 重点エリア指定に至る主な経緯

長崎市は、昭和 24 年の長崎国際文化都市建設法制定、昭和 52 年の国際観光文化都市への指定など、世界平和を基調として、わが国における文化及び国際親善の中核都市としての役割を担ってきたことや、長い交流の歴史の中で築かれてきた「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」や、わが国の近代工業化の原動力となった「九州・山口の近代化産業遺産群」といった世界遺産候補、世界恒久平和を願う被爆地長崎市のシンボルゾーンである平和公園、鎖国時代にわが国で唯一西洋との窓口であった史跡「出島」など、世界的にも価値の高い文化・観光資源が数多く存在し、これらを活用した観光立国（ビジット・ジャパン）を牽引する都市としての役割も期待されていることから、観光立国を牽引する都市である「国際観光文化都市・長崎」の再生という観点から、平成 20 年 12 月 26 日に国土交通大臣により都市再生総合整備事業の実施区域（都市・居住環境整備重点地域）として指定された。

重点地域の名称：長崎市中心部・臨海地域

指定の区域 : 世界遺産候補、出島、平和公園などを含む 1,360ha（うち海域 200ha）

これを受け、長崎市と長崎県は共同して、平成 22 年 3 月 31 日に同重点地域の基本的な方針等を定めた「長崎市中心部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画を策定、公表した。

さらに、同年から特に重点的に整備を進める地区について、具体的な事業計画の策定を進めるものである。

具体的には、社会資本整備総合交付金（都市再生総合整備事業）等で個別の公共事業等の実施を想定している松が枝周辺の重点エリアの整備方針、土地利用、整備内容、整備主体・時期、推進体制等を取りまとめた整備計画を策定する予定である。

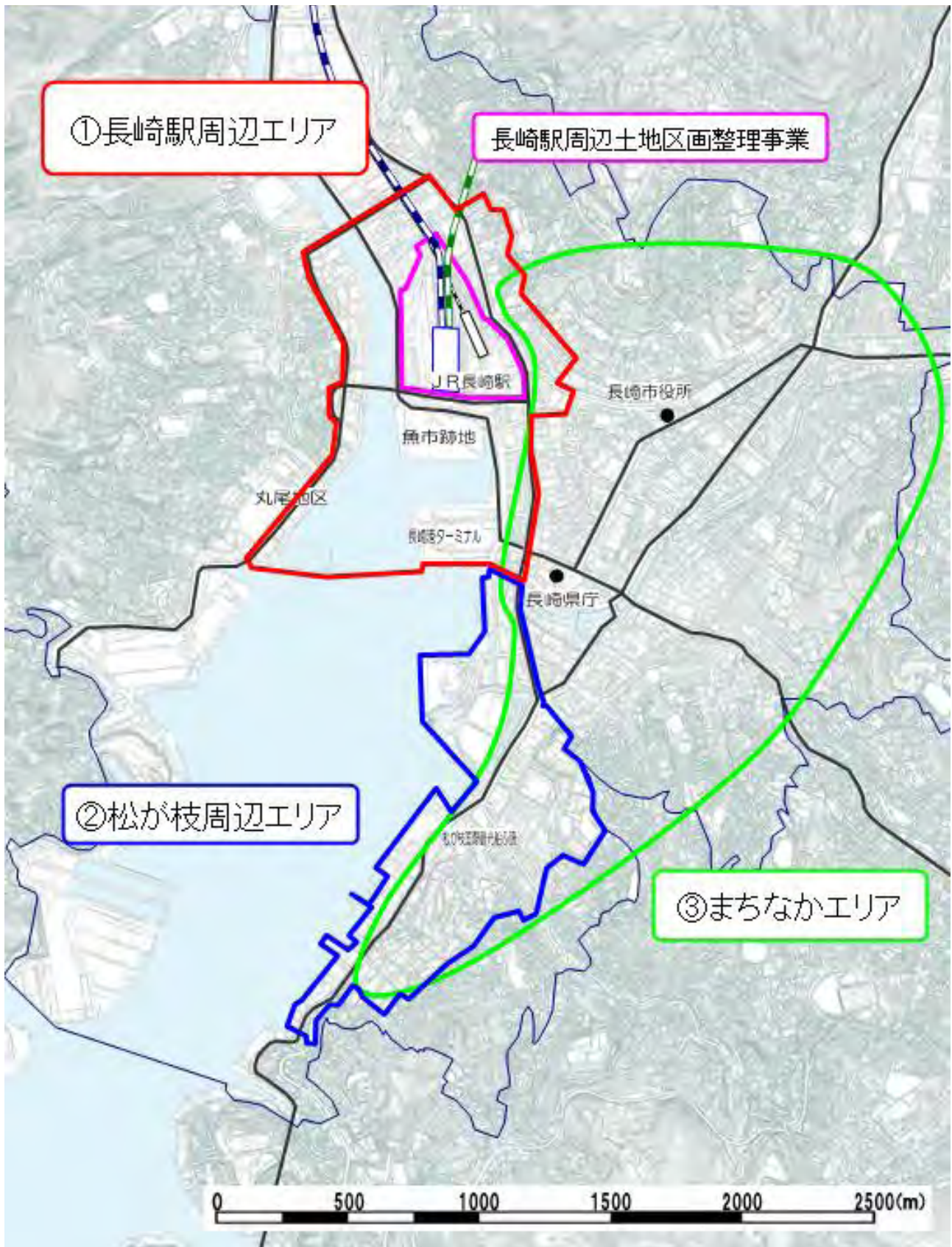
長崎の都市再生を促進する上で波及効果の大きいエリアとして、「長崎駅周辺」を指定した。

長崎駅周辺エリア : 約 125 ha（海域を含む）

(2) 重点エリアの範囲

重点エリアの範囲は、以下の諸事項を考慮して指定しました。

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備等の広域交通機能の強化を契機として、さらなる交流人口の拡大や経済波及効果を目指し、その効果を離島や県内各地に波及させることにより長崎県全体の活力の再生向上を図り、併せて「交流のまち・長崎」の玄関口にふさわしいまちづくりを促進するため、陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺地区として、まちなかの賑わいの拠点である浜町地区や海の玄関口である元船地区と連携を図りつつ、一体的・総合的に整備する必要がある区域を「重点的に整備を実施すべき範囲」として指定した。



図ー2 「長崎市中央部・臨海地域」と「重点エリア」 位置図

(3) 重点エリア及び周辺の状況

① 長崎駅周辺土地区画整理事業区域内

- 本区域は、J R長崎本線の終着駅である長崎駅を有する。
 鉄道は、J R長崎本線が福岡方面への大動脈となっているが、現在、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の武雄温泉・諫早間が建設中であり、諫早・長崎間の整備が検討されているところである。
- J R長崎本線は長崎市街地を東西に分断する形で南北を縦貫しており、踏切等による交通渋滞を招いている。そこで、長崎市内の都市交通の円滑化や東西市街地の一体的・均衡ある発展を目指し、都市計画決定を経て、J R長崎本線連続立体交差事業に着手しており、長崎駅の駅舎も含めた鉄道高架化を進めている。



図－3 <九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)>

図－4 <J R長崎本線連続立体交差事業>

- 長崎駅裏には広大な鉄道用地をはじめ低利用地が存在し、有効活用が図られていない状況にある。また、駅前広場での交通の輻輳が生じており、交通ターミナルとしての機能も十分ではない。こうした都市基盤の整備や土地利用の転換、低未利用地の有効利用を図り、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成するため、長崎駅周辺土地区画整理事業を実施しており、連続立体交差事業をはじめ、隣接地区との連携も図りながら、交流や回遊機能などを備えた潤いのある都市空間を確保していく必要がある。



写真－1 <長崎駅周辺の現状>



写真－2 <長崎駅前広場の状況>

② 長崎駅周辺土地区画整理事業周辺（西坂公園周辺、大黒町（駅前商店街））

- 本区域は、世界遺産暫定一覧表に登録されている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」構成資産候補として、日本二十六聖人殉教地を有しているが、現在、駅舎及びその周辺から眺望できない状況にあり、また、駅周辺から港や海を眺めることができない。

国内外の多くの観光客を誘致するためには、こうした長崎特有の歴史・文化、景観などの地域資源を磨き上げていく必要がある。



写真－３＜二十六聖人＞



写真－４＜駅周辺から西坂公園への眺望＞

- 長崎駅は現在の位置から西の方角、浦上川方面へ約１５０メートル移動することになるが、土地区画整理区域と隣接した駅前商店街は、長崎の玄関口に賑わいを与える地域として発展してきており、駅と商店街を繋ぐ歩行者動線や JR 連続立体交差事業や土地区画整理事業を踏まえ、今後の連携強化を検討する必要がある。
- 都市計画道路旭大橋線の先の道路（市道大黒町筑後町１号線）が、幹線道路としての機能がなく、旭大橋方面と国道３４号（市役所方面）とを連絡する機能の一端を担っており、交通混雑が発生している。

③ 長崎魚市跡地

- 長崎漁港は昭和２６年に特定第３種漁港の指定を受け、平成１４年には、防災拠点及び台風時の避難港としての整備のため、特定漁港漁場整備事業計画を策定し整備を進めている。
耐震岸壁背後には緑地広場を兼ねた防災緑地を整備する予定であり、広く県民、市民に開かれた親水空間が確保されることとなっている。
- 平成元年に長崎魚市場が市場機能を三重地区の新長崎漁港に移転して以来、臨時駐車場等として暫定利用されてきた。
- 県議会からの意見書等を踏まえ、平成２３年２月に県はこの場所で新たな県庁舎及び警察本部庁舎の建設に着手することを決定した。

④ 元 船

- 長崎港大波止の長崎港ターミナルは、長崎市の伊王島・高島や五島列島への離島航路の発着点となっている。また、世界遺産暫定リストに記載された九州・山口の近代化産業遺産群の構成資産候補でもある端島（軍艦島）や長崎港内を巡るクルーズの発着点でもある。



写真－５＜端島（軍艦島）＞



写真－６＜長崎港ターミナル＞

- 長崎港は昭和２６年に重要港湾の指定を受けており、元船地区北側を内貿貨物を取り扱う物流関連ゾーン、元船地区南側を交流拠点ゾーンと位置づけ、物流関連ゾーンに貨物バース等を整備している。
- 長崎駅から元船方面への移動は、海沿いの徒歩による移動のほか、国道２０２号に沿ったバス路線又は路面電車の利用、また、長崎市コミュニティバス「らんらん」が南山手・グラバー園下を起終点とした都心部循環バスとして運行され、元船地区の商業施設付近での利用が可能となっており、一定の利便性は確保されているが、離島地区等への観光客等の誘致を促進するため、さらなる利便性の向上が望まれる状況にある。

⑤ 稲佐・旭町

- 現在、長崎市中心部の南北方面の交通を適切に分散化するため、都市計画道路浦上川線の整備を進めており、平成２２年１１月に全線供用する。
- 長崎駅周辺で浦上川を横断する橋梁は、稲佐橋、旭大橋の２本であるが、旭大橋は桁下高が高く浦上川を渡る歩行者動線等が分断されており、浦上川をはさんで長崎駅に近接している立地特性が活かされていないため、浦上川を渡る動線の強化が課題となっている。
- 浦上川右岸には、船の整備工場があり、また、岸壁ではプレジャーボートの係船許可も行われている。
- 旭大橋を低床化する場合、臨港道路が分断されるとともに、旭大橋より上流域の漁港機能が失われることになる。
- 旭町地区において、市街地再開発事業が実施されたが、多くが低利用地となっている。なお、用途地域は、大部分が準工業地域である。



写真－７＜旭 大 橋＞



写真－８＜浦上川線と左岸プロムナード＞

- 夜間景観については、長崎港夜間景観検討委員会報告書(平成18年3月策定)において、浦上上川右岸は歩行者プロムナードにおける街路灯の整備により、水辺に沿った連続的な明かりを演出するという方針になっており、また、浦上川河口地区では、街路灯の整備により水際線の演出を図ること、旭町・丸尾町地区においても極力、水際線への街路灯整備に努めるものとされている。



写真－9 <夜景 稲佐側は非常に暗い>

⑥ 交 通

- 当エリアにおける幹線道路は、国道206号及び国道202号が縦貫しており、更に国道202号は西へ伸びている。平日12時間交通量は長崎駅前では約5万5千台/日、八千代町では約4万3千台/日と著しく多い。

順位	路線名	観測地点	H17交通量 (台/12h)	H11 順位	H11交通量 (台/12h)	順位	路線名	観測地点	H17交通量 (台/12h)	H11 順位	H11交通量 (台/12h)
1	一般国道202号	長崎市大黒町長崎駅前	54,768	1	55,636	6	一般国道57号	諫早市小船越町	40,011	6	40,401
2	一般国道34号	諫早市貝津町	47,735	3	48,771	7	一般国道206号	長崎市松山町公園前	39,439	7	40,249
3	一般国道202号	長崎市八千代町44	43,325	2	53,307	8	一般国道499号	長崎市松が枝町資料館前	37,133	10	36,909
4	一般国道35号	佐世保市三浦町	43,090	5	40,958	9	一般国道206号	長崎市赤迫町六地藏前	36,751	8	38,589
5	一般国道35号	佐世保市日宇町	41,215	4	42,993	10	一般国道206号	長崎市大橋町長崎土木事務所前	35,599	—	36,107

表－1<主要国道の交通量(H17交通センサス)>

- 長崎駅前の長崎県営バスターミナルは高速バス、空港バス、郊外バス等の拠点となっている。
- 当エリア内には、長崎駅前広場駐車場、長崎駅前高架下駐車場などの長崎駅周辺駐車場や大型商業施設の駐車場、その他民営駐車場が整備されている。
駐車場の整備にあたっては、立地する建築物の用途、規模に応じて適切な規模の駐車場を確保することが望まれるが、まちの賑わいや雰囲気をおこさないよう、駐車場の配置や出入口の位置などを適正に誘導していく必要がある。なお、駅利用者のための駐車場については、駅前広場内で確保することが考えられるが、国道202号の交通渋滞や事故等の悪化を誘引しないよう、規模や配置等に十分な配慮が望まれる。
- 長崎駅周辺を運行する路面電車は、1番系統が赤迫～正覚寺、3番系統が赤迫～蛍茶屋の2路線となっているが、グラバー園等の観光施設をかかえる石橋までの系統については、築町での乗換え対応となっており、長崎駅からの直通運転はない。また、長崎駅前の電停のバリアフリー化が図られていない。
- JR長崎本線連続立体交差事業等により、長崎駅は現在の位置から西の方角、浦上川方面へ約150メートル移動することになるが、観光客、市民、県民が、公共交通や徒歩などにより、長崎駅等の主要な交通拠点から観光拠点を円滑に巡れる交通機能の強化が必要となる。



写真－10<国道202号(長崎駅前電停)の現状>



写真－11<路面電車>

○ 長崎港ターミナルの利用者は年間164万人（平成20年）で、その内、離島航路利用者は132万となっている。また、長崎港と長崎駅間の往来者は年間約65万人と推定される。

フェリー（福江・奈良尾）	21万人
ジェットfoil（福江・奈良尾）	36万人
高速船（鯛の浦）	9万人
高速船（伊王島・高島）	66万人
その他、港内遊覧船等	32万人
計	164万人

【参考】

長崎港と長崎駅間の往来者状況を把握するため、長崎港ターミナルビルを利用する方に対してアンケート調査を実施した。約4割の利用者が長崎駅間往来者である。

＜調査場所＞長崎港、伊王島港、高島港、福江港、相の浦港、奈良尾漁港、鯛ノ浦漁港

※各港ターミナルビルにて

＜調査時期＞平成22年2月の平日、休日、および繁忙期（平成22年正月前後）

※いずれも実施期間は1日

図-5 <アンケート調査実施箇所図>

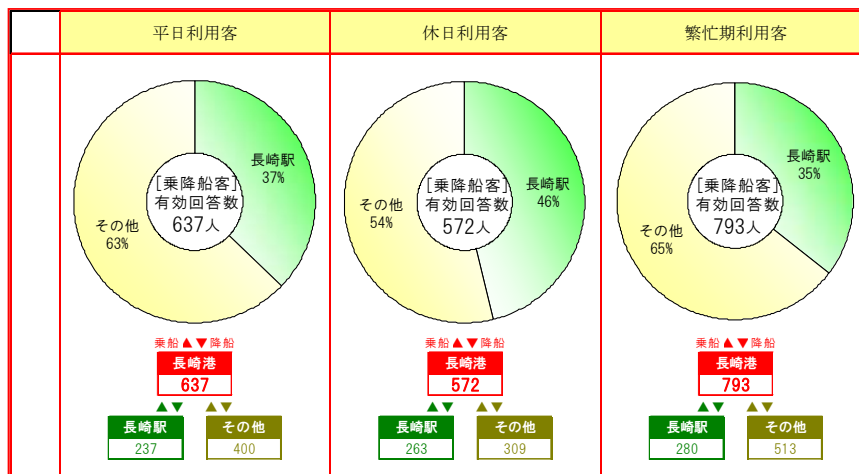


図-6 <長崎港ターミナル利用者と長崎駅利用者>

第2章 重点エリアの土地利用に関する事項

1. 関連する他の計画等の状況

(1) 長崎駅周辺土地地区画整理事業

(1-1) 長崎駅周辺まちづくり基本計画（案）（長崎駅周辺まちづくり委員会最終報告から抜粋）

交流や賑わいの創出と都市景観や環境に配慮した長崎の玄関口にふさわしい都市拠点の形成を目指し、長崎駅周辺土地地区画整理事業（約19.2ha）の施工区域を含む長崎駅周辺地区のまちづくりを検討するため、長崎市では、平成20年9月に「長崎駅周辺まちづくり委員会（以下、本委員会）」を設置し、平成22年8月に「長崎駅周辺地区の将来像」や「まちづくりの基本方針」、「まちづくりの誘導方針」について考え方が整理され、これらを踏まえ、平成22年度中に長崎駅周辺まちづくり基本計画を策定する。



【以下参考 まちづくり委員会報告の概要】

図-7 長崎駅周辺土地地区画整理位置図

(1-2) 長崎駅周辺地区の将来像

長崎の港をのぞむ『駅のまち』

～ゆとりとやすらぎのなか、「交流」と「にぎわい」を基軸とした新しい都市拠点の形成～

(1-3) まちづくりの基本方針

方針1：交流とにぎわいの都市拠点を形成する。

～「交流」の歴史を未来へひきつぐ、にぎわいのあるまちづくり～

新しい交流の都市拠点として、ひと・もの・情報の交流を充実し、にぎわいを創出するまちを形成する。

方針2：広域交通及び市内交通の結節点を形成する。

～円滑な移動を支え、回遊性をもたらすまちづくり～

広域的な交通結節点及び市内交通の結節点として、来街者のみならず全ての人々の移動を支え、回遊性をもたらすまちを形成する。

方針3：既存市街地との連携が図られたまちを形成する。

～都心地域の拠点間が連携し、都市全体の持続的発展を図るまちづくり～

中心商業地や水辺ゾーンなどの都心地域内の他の拠点とともに、個々に魅力を高めあいながら、連携が図られたまちを形成する。

方針4：長崎の個性と調和した美しい都市景観を形成する。

～長崎の大景観に溶け込み、周辺の歴史資産と調和が図られたまちづくり～

統一された街並みが長崎の大景観に溶け込み、歴史資産との調和が図られたまちを形成する。

方針5：ゆとりとやすらぎのある安全・安心なまちを形成する。

～水と緑につつまれた、低炭素型で持続可能なまちづくり～

ユニバーサルデザインの徹底やオープンスペースの確保、地球温暖化対策などを面的に展開することで、ゆとりとやすらぎのある魅力的なまちを形成する。

(1-4) 土地利用の方針

① ゾーニングの考え方

- (都)トランジットモール線と歩行者専用道路とで形成される東西軸と、(都)長崎駅中央通り線で地区をそれぞれ区分し、南側をAゾーン、中央部をBゾーン、北側をCゾーンとする。
- Aゾーンは、駅直近といった優れた交通利便性を活かしながら、創出される大規模敷地を有効、大胆に活用することにより、長崎の玄関口として拠点性を高める土地利用を誘導していくことが望まれる。
- Bゾーンは、駅舎や駅前広場に近接し、交通利便性も高いことから、Aゾーンの交流・にぎわい空間を連続させるような土地利用を図りつつ、地域の生活を支える柔軟で多様な土地利用を図ることが望まれる。
- Cゾーンは、根幹となる都市施設との繋がりや敷地規模等が他の街区と性格が異なることから、地域の生活を支える柔軟で多様な土地利用を図ることが望まれる。
- なお、まちづくりの誘導にあたっては、土地区画整理事業の施行地区に隣接する駅前商店街や八千代町街区等へもにぎわいを波及させるような一体的なまちづくりや、魚市跡地で検討されている新県庁舎建設計画との協議・調整を図ることが望まれる。

②各ゾーンの土地利用や機能配置の考え方について

- Aゾーン：長崎の玄関口として、交流・にぎわい空間を基軸とした都市拠点を形成する地区
- Bゾーン：交流・にぎわい空間の連続性を確保しつつ、地域の生活を支える多様な土地利用を図る地区（AゾーンとCゾーンの間隔的な位置づけ）
- Cゾーン：地域の生活を支える多様な土地利用を図る地区

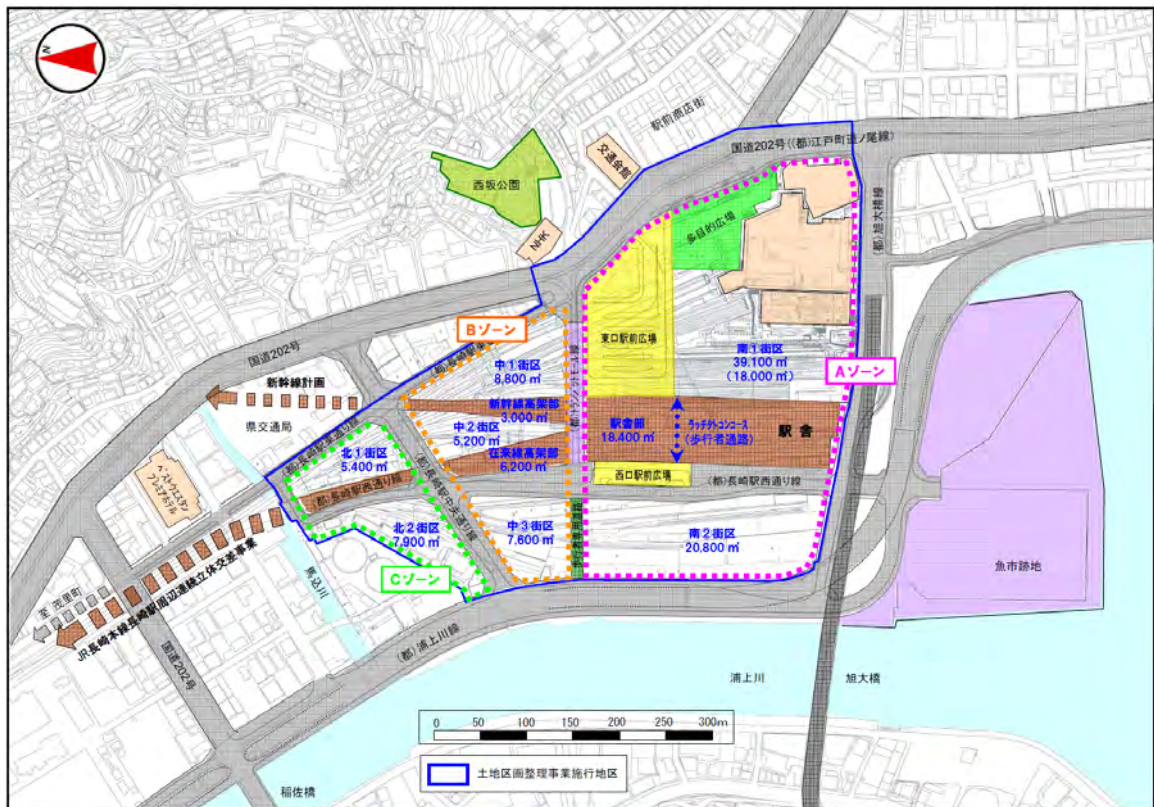


図-8 長崎駅周辺地区のゾーニング

(1-5) 都市施設整備の方針 ～都市施設、駐車場・駐輪場、歩行者動線について～

① 都市施設

- 地区内の都市施設については、自動車や歩行者の通行空間や交流・賑わいの創出、地下埋設物等を適切に収容するための空間として整備する。その整備にあたっては、緑化や親水空間の推進など、魅力ある都市空間の形成を図る。
- 機能面においては、駅舎に近接する主要な施設を一体的な空間として捉え、路面電車やバス等の公共交通機関や歩行者を主体とした機能配置を行うことを基本とする。また、開発に伴って発生する新たな自動車需要を、安全、円滑に処理するための道路や駐車場等の機能配置を行うことを基本とする。

(整備する都市施設)

- ・ 駅前広場（東口：約 15,000 m²、西口：約 3,000 m²）
- ・ トランジットモール線（幅員約 18m）
- ・ 多目的広場（約 6,900 m²）
- ・ 歩行者専用道路（幅員約 12m）
- ・ 都市計画道路 長崎駅中央通り線（幅員約 26m）
- ・ 都市計画道路 長崎駅西通り線（幅員約 21m）
- ・ 都市計画道路 長崎駅東通り線（幅員約 14m）



図-9 長崎駅周辺の整備イメージ

② 駐車場・駐輪場

- 駐車場・駐輪場については、開発に応じた適切な規模を確保することが望まれるが、まちの賑わいや雰囲気を分断させないように、駐車場の配置や出入口の位置などを適正に誘導していく必要がある。なお、駅利用者のための駐車場については、国道 202 号の交通渋滞や事故等の悪化を誘引しないよう、規模や配置等に十分な配慮が望まれる。

③ 歩行者動線

- 駅周辺地区におけるにぎわいを駅前商店街や魚市跡地等の周辺地区に波及させるため、歩行者空間ネットワークを整備する。
- 地区全体の歩行者空間ネットワークは 1 階レベルを主動線とし、国道横断部においても、バリアフリーの観点から平面横断を目指していく。なお、駅東側地区においては、既存の施設を活用した 2 階レベルの歩行者動線も併せて確保していく。
- また、その整備にあたっては、安全・安心で全ての人にやさしい快適な歩行者空間の形成を図るとともに、自転車空間ネットワークの形成を目指していく。

(確保が望まれる歩行者軸)

- 東西間
 - ・ 駅前商店街・中心市街地・水辺ゾーン～多目的広場～東口駅前広場～ラッチ外コンコース（歩行者通路）～南②街区～浦上川線
 - ・ 西坂公園～トランジットモール線～歩行者専用道路～浦上川線
- 南北間
 - ・ 長崎駅中央通り線～西口駅前広場～魚市跡地
 - ・ 東口駅前広場～南①街区～浦上川線
 - ・ ラッチ外コンコース～駅舎内～トランジットモール線

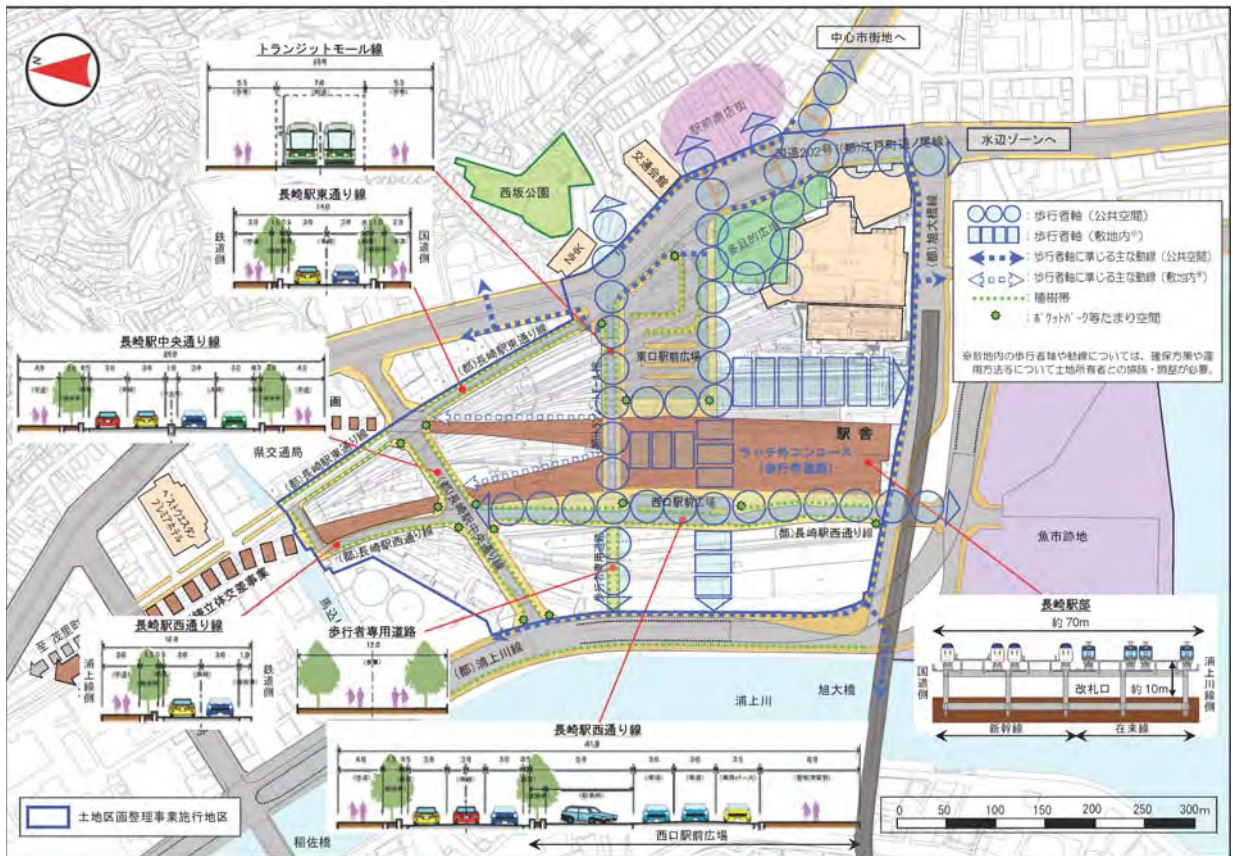


図-10 長崎駅周辺の動線計画

(1-6) 建築物整備の方針 ～建物の用途、敷地の使い方について～

①建物の用途について

- 長崎駅周辺地区では、交流機能、商業機能、業務機能、宿泊施設、居住機能など、交流とにぎわいの都市拠点の形成に資する建物の誘導が望まれる。このことから、射幸心をあおるような建物用途や、風紀を乱す恐れがある建物用途等については、一定制限していくことが望ましい。
- なお、地区内の商業施設（店舗やアミューズメント施設など）については、既存市街地との連携も配慮しながら、消費者の多様なニーズを捉えた魅力的な施設内容や規模とすることが望ましい。

②敷地の使い方について

- 都市拠点としての街並みや、ゆとりとやすらぎが感じられる街並みの形成を図るため、街区の特性や土地利用の方針に応じた規模に誘導を図っていくことが望ましい。
- 公共空間（歩道等）と民間空間が連携したにぎわい空間の創出等を図っていくため、街区の特性に応じ、建物の壁面の位置について、一定の範囲で誘導を図っていくことが望ましい。また、建物の敷地境界付近への連続する垣や柵などの設置についても、設置範囲や高さ、構造、色彩等について、一定誘導を図っていくことが望ましい。
- ゆとりとやすらぎが感じられる空間を創出するため、街区の特性に応じて、敷地内や建物の屋上、壁面等の緑化を積極的に推進していくことが望ましい。
- 持続可能な低炭素型のまちづくりを進めるため、建物を建設する際には、地域熱供給事業や太陽光発電など未利用・再生可能エネルギーの導入や、雨水貯留浸透施設などの水循環システムの導入などについて、積極的に推進していくことが望ましい。

(1-7) 景観形成の方針 ～長崎の大景観との調和、屋外広告物等の誘導について～

①長崎の大景観との調和について

- 長崎駅周辺地区では、地区の内外からの特徴的な眺望を確保するとともに、個々の施設や建築物がそれぞれデザイン性に優れ、それらが全体として調和し、統一感のある美しい街並みの形成を図っていく必要がある。
- 眺望景観については、駅舎及びその周辺から、「海（長崎港）や山（稲佐山）」、「日本二十六聖人殉教地（西坂公園）や大浦天主堂」への眺望を確保するため、施設や建物の高さや配置、デザイン、形態等を一体的に誘導していくことが望ましい。

(特徴的な眺望について)

- ・ 駅舎ホーム（南端部）から長崎港方面への眺望
- ・ 駅舎東側から日本二十六聖人殉教地（西坂公園）への眺望
- ・ 駅舎西側（歩行者専用道路付近）から稲佐山山頂付近への眺望
- ・ 駅舎西側（西口駅前広場付近）から稲佐山山頂付近への眺望
- ・ 日本二十六聖人殉教地（西坂公園）から稲佐山山頂付近への眺望
- ・ 日本二十六聖人殉教地（西坂公園）から大浦天主堂への眺望

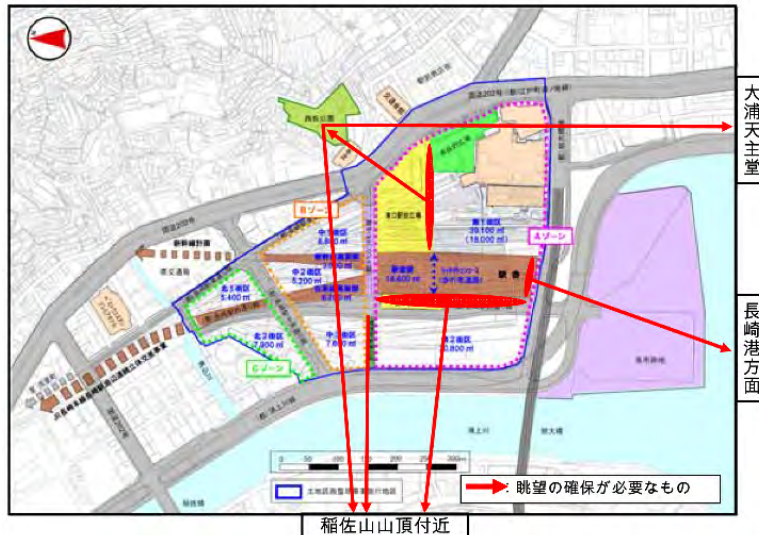


図-11 長崎駅周辺の特徴的な眺望

②建物の意匠・形態等の誘導について

- 長崎駅周辺地区の建物については、質の高いデザイン、落ち着いた色調とするものとする。また、周囲の山々から見下ろされる位置にあることを勘案し、屋上の設備類は主要な視点場から見えないよう配慮することが望まれる。
- 東口駅前広場や多目的広場、トランジットモール線に面する範囲は、新たな玄関口の顔として位置付けられることから、立山・西坂公園をはじめとした市街地からの眺望を意識するとともに、長崎港や浦上川など水辺に面する範囲は、既存の建物や新しい駅舎を含め、複数の建物が連続することが想定されるため、これらの建物の統一感に配慮したファサードとすることが望まれる。

③屋外広告物の誘導について

- 長崎駅周辺地区においては、屋外広告物等の設置にあたり、建物と調和した質の高いデザインや色彩となるよう適正な誘導を図ることが望ましい。

(2) JR長崎本線連続立体交差事業

松山町から尾上町まで約2,490mの鉄道を高架化することにより、竹岩橋、梁川橋、宝町、幸町の4箇所の踏切を除却し、長崎市内の都市交通の円滑化や東西市街地の一体的・均衡ある発展に寄与することを目的とし、平成22年2月18日に国の事業認可を受け、平成32年度の完成に向け事業を推進している。長崎駅舎は、JR長崎本線連続立体交差事業で3つのホームに線路6本を整備し、改札口が1階部分、列車に乗り込むホームが2階部分となる。また、別途新幹線事業で1つのホームに線路2本が整備され、あわせて4つのホームに線路8本となる計画である。



図-12 JR長崎本線連続立体交差事業位置図

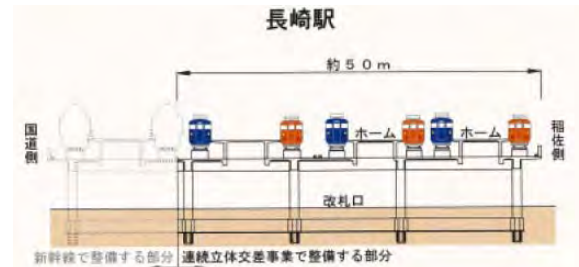


図-13 長崎駅の構造

(3) 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）は、本県の産業振興と交流人口拡大に不可欠な高速交通機関であり、平成20年3月に武雄温泉～諫早間の建設工事着工の認可を受け、平成29年度末頃の開業に向けて順調に工事が進められている。

また、西九州ルートは新鳥栖～武雄温泉間をレール幅が違う在来線を活用するため、フリーゲージトレインの実用化に向けた開発も平行して進められており、諫早～長崎間の早期認可・着工と武雄温泉～長崎間のフル規格整備による一括開業、肥前山口～武雄温泉間の複線化、フリーゲージトレインの早期開発について国に要望している。



図-14

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の概要図

(4) 長崎県庁舎整備基本構想

①敷地の概要

- 位置 長崎魚市跡地（長崎市尾上町）
- 敷地面積 約30,000㎡
（長崎魚市跡地の総面積約58,000㎡の一部）
- 長崎魚市跡地は、長崎駅の新駅舎に隣接し、都市計画道路浦上川線に接するなど、利便性の高い位置にあります。
- 隣接する防災緑地に面して耐震岸壁が設置され、また、岸壁沿いには、漁港施設の臨港道路が整備されます。



写真-12 県庁舎建設予定地（長崎魚市跡地）

②土地利用の基本的な考え方

- 敷地内の土地利用については、敷地の周辺において、まちづくりのための様々な事業が開かれることから、長崎駅の新駅舎から女神大橋方向への眺望の確保を重視するとともに、新駅舎とまちなかをつなぐ歩行者動線を確保するなど、周辺での各事業と連携して、新たな魅力ある都市空間の創出を目指します。
- 庁舎の敷地は、隣接する防災緑地と一体となって、常に県民が自由に利用でき、憩い、集える公園的な空間とします。

③庁舎等の配置

- 庁舎は、各部門の独自性と必要な機能を確保するとともに、道州制の導入など将来の行政ニーズの変化に対応できるようにするため、建設コスト等も勘案し、行政棟、議会棟、警察棟の三棟をそれぞれ独立庁舎として配置します。

ただし、行政棟と議会棟は可能な限り近接して配置し、短時間でスムーズに行き来できるようにするとともに、エントランスホールの共有、会議室の相互利用などを行います。

- 敷地中央部に駐車場棟を設け、その両側に庁舎を配置して通路でつなぐことにより、行政棟・議会棟と警察棟との動線を確保します。また、駐車場棟の屋上を広場として活用して新駅舎からの動線と連結させることを目指します。
- 行政棟・議会棟に隣接してまとまった空地进行を設け、エントランスホールや隣接する防災緑地と連携して、イベント等に活用できるようにします。

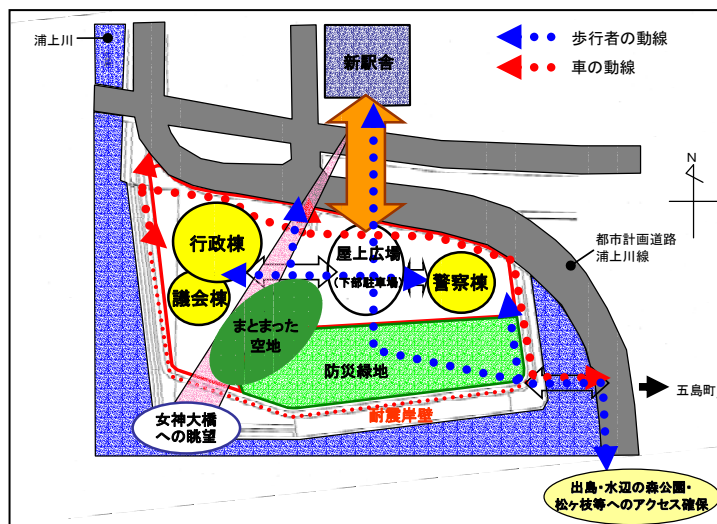


図-15 土地利用のイメージ図

④動線計画

- 敷地への出入口は、来庁者のアクセスに考慮し、長崎駅側（敷地中央部）と五島町側、浦上川側の3箇所に設けます。
- 来庁者が自家用車や自転車、公共交通機関、徒歩等で、スムーズにアクセスできるように計画します。また、敷地内にタクシーの待機所を設けるほか、バスの停留所の設置について関係機関と協議を行います。
- 車の動線は敷地の外周に配置し、敷地内の歩行者動線と可能な限り分離します。

⑤庁舎の概要

- 新しい庁舎は、末永く県民に親しまれ、また、行政、議会、警察の各部門における業務を円滑かつ効率的に運営するために必要な機能を備えるとともに、道州制の導入など将来の行政ニーズの変化に対応して容易に転用できる設計とします。
- 行政棟の下層階に、県民が自由に集って憩いや交流ができるエントランスホールのほか、県内のNPO※・ボランティア団体などが閉庁日等に利用できる会議室を整備するとともに、本県の魅力や情報を幅広く発信する「県民情報センター（仮称）」を設置します。

※ NPO：ボランティア活動などの社会貢献活動を行う、営利を目的としない団体の総称。

1) 庁舎の規模等

- 現況面積を基本とし、必要最小限度の機能のみを付加するとともに、行政棟と議会棟のエントランスホールの共用や会議室の相互利用を行うなど、コンパクトな庁舎とします。また、華美な装飾や地下駐車場は設けないなど、低コストな庁舎とします。

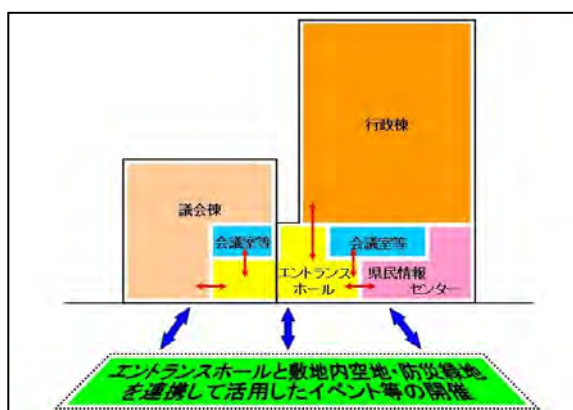


図-16 エントランスホールと敷地内空地・防災緑地の連携のイメージ

- 庁舎の高さについては、周辺からの景観や眺望に配慮して計画します。
- 行政棟、議会棟、警察棟の規模等は、次のとおりとします。

※ 各庁舎の延床面積及び階数

行政棟	約49,000㎡	地下1階、地上16～18階建て
議会棟	約6,500㎡	地下1階、地上4～5階建て
警察棟	約20,000㎡	地下1階、地上7～9階建て
計	約75,500㎡	

2) 構造・設備等

- 庁舎の構造・設備等については、災害時における防災拠点としての機能を十分に発揮できるようにするため、特に重要な防災拠点施設としての安全性能基準を満たすものとします。

- 省資源・省エネルギーなど環境に配慮し、他県に先駆けて低炭素社会の実現を目指すための最先端の取り組みを行います。

3) デザイン等

- 庁舎は周辺との調和を図り、長崎のまちにふさわしいデザインとするとともに、本県の特産品を用いることなどにより、末永く県民に親しまれる庁舎とします。

⑥ 駐車場計画

- 駐車場については、工事費が割高となる地下駐車場は設けず、駐車場棟と屋外駐車場により整備します。駐車台数は、駐車場の利用状況を踏まえ、来庁者用約200台、警察車両など公用車両用等約250台、合計約450台分を確保します。


なお、来庁者用については、庁舎完成後における需要を踏まえ適切に対応するため、増減が可能な設計とします。

- 敷地や隣接する防災緑地と一体となった公園的な空間や会議室等の利用者に配慮して、閉庁日にも駐車場を利用できるようにします。

(5) まちなか再生の基本方針

- 中島川や大浦川の両岸に広がり、歴史的な文化や伝統を色濃く残し、商業・業務・サービスなどの都市機能が集積している古くからの市街地を長崎市の「まちなか」の区域と定め、「まちなか再生の基本方針」を平成20年12月に策定した。
- 「まちなか」の賑わいの拠点である「中心商業地」、海の玄関口の「水辺のゾーン」、陸の玄関口である「長崎駅周辺」を含めた3つの拠点の連携強化を図ることにより、都心部の求心力を高めて、「まちなか」の活性化を実現していく。
- 長崎ならではの歴史や文化など、地域の特性に応じてまちなかを8つのエリアに区分し、地域特性を活かしたまちづくりを推進する。また、エリアごとにまちづくりのコンセプトや方針を次のとおり定める。

長崎駅周辺エリア




西坂・諏訪の森エリア
豊かな緑と歴史を体感するやすらぎのまち

- ・教会、寺、神社が並ぶ歴史的景観と和の雰囲気大切にします。
- ・緑を感じる落ち着いた住環境を守るため、建物の高さを抑えます。



江戸町・桜町エリア
行政・ビジネスの集積と都心居住のまち

- ・働きやすい環境をつくり、行政・ビジネス機能を集積します。
- ・暮らしやすい快適な空間をつくり都心居住を推進します。



出島・元船・常盤エリア
みなとまちの風情と芸術のおしゃれなまち

- ・海の玄関口として水辺の雰囲気が感じられ歩きたくなる空間をつくります。
- ・芸術文化を創造発信します。
- ・出島の歴史的魅力を活かした賑わいの回廊をつくります。




図-17 エリアのコンセプトとまちづくりの方針

(6) 長崎港港湾計画

- 平成11年11月に改訂した長崎港港湾計画の目標年次は平成20年代前半とされている。途中、平成12年から平成20年までに数度の変更を行っており、平成24年度に現計画を改訂する予定である。
- 港湾計画の方針（平成11年11月改訂時の関連項目抜粋）
 - ①長崎県南部の流通拠点として物流需要の増大やコンテナ化等の輸送革新に対応するため、点在する物流施設を再編・集約し、外内貿物流機能の拡充強化を図る。また、併せて港湾内および港湾背後地域への円滑な物流を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。
 - ②港湾における快適な環境の創造を図るため、地域住民等の交流と住環境に配慮した空間の創出を図る。
 - ③多様な機能が調和し連携する質の高い空間を整備するため、陸域590ha、海域2,900haからなる港湾空間を以下のように設定する。元船地区北側は内貿貨物を中心に取り扱う物流関連ゾーンとする。元船地区南側から松が枝地区にかけての地区は交流拠点ゾーンとする。

(7) 長崎漁港特定広域漁港漁場整備事業計画

- 平成20年1月に改訂した長崎漁港特定広域漁港漁場整備事業計画の目標年次は平成23年度であり、平成23年度に当計画の改訂の予定である。
- 現況、課題及び整備方針（関連項目抜粋）
 - ・長崎漁港長崎地区は長崎市中心部に位置するため、貴重な海辺空間としての利用要請等があることを踏まえ、市民の憩いの場の形成等にも資するよう、漁港施設の整備を行う。また、長崎県地域防災計画に位置づけられている耐震岸壁や緑地広場等の必要な整備を行う。
 - ・安全で快適な漁業地域の形成のため、長崎地区においては、老朽化している岸壁・護岸・臨港道路の補修と合わせ、災害発生時の救援物資の受入れ・一時保管等が可能となるよう耐震性を考慮した岸壁の整備を行う。
 - ・都市との交流の推進のため、長崎地区において、緑地広場の確保等を考慮しつつ、岸壁の補修・改良を行う。

(8) 長崎市景観基本計画、景観計画、景観条例（案）

- 長崎市では、10年・20年先の長崎市の将来像を見据えるとともに、まちづくりの3つの方向性を踏まえ、さらに進化した景観づくりへ発展させるため、平成22年度末を目処に「景観基本計画」、「景観計画」の策定や景観条例の制定に取り組んでいる。
 - ・「景観基本計画」とは、長崎市の景観づくりを総合的かつ計画的に進めるための理念や方向を示すマスタープラン。
 - ・「景観計画」とは、景観基本計画に定める理念や方向を踏まえ、景観法に基づき、地区ごとに建築等のルールを定める計画。
 - ・「景観条例」とは、景観計画実施のために、届出等の手続きを定める条例。市民の景観まちづくり活動に対する支援などの運用については、各自治体が追加できる。

○ 長崎市の景観の特徴と景観形成上の課題を踏まえ、「景観基本計画」の基本理念である「多彩な物語を育む長崎の景観づくり～みんなで語りつぐ海・まち・里・山の風景～」を実現するために、4つの基本方針を設定する。

【基本方針1】 魅せる大景観づくり個性を磨く景観づくり

～海・まち・里・山の豊かな表情を活かす景観～

【基本方針2】 個性を磨く景観づくり

～地域の特徴を活かす長崎らしさ溢あふれる景観～

【基本方針3】 愛着のあるまちづくり逆手の魅力づくり

～身近なところからおもてなしの心でつくる豊かな生活景観～

【基本方針4】 逆手の魅力づくり

～斜面、雑然、西端といった制約条件を逆転の発想でつくる景観～

【参 考】 長崎市景観基本計画（案）より抜粋

港と都市の眺望景観

○ 都市のシルエットに十分に配慮し、すり鉢状の地形を活かしながら、港と都市との連携性を大切に景観づくりを行います。

本景観は、山すそに広がるまちなみや港、海域が織り成す広がりのあるパノラマ景観であり、すり鉢状の地形に展開するまちの様子など、長崎市の中心市街地の全体像が最もわかりやすく把握できる個性的な景観です。しかしながら一部では、高層建築物等により海への眺望が阻害されたり、周囲から突出するような派手な色彩の建物等が見られるところがあります。

このため、建物等の建設にあっては都市のシルエットに十分に配慮し、すり鉢状の地形を活かしながら、港と都市との連続性を大切に景観づくりを行います。

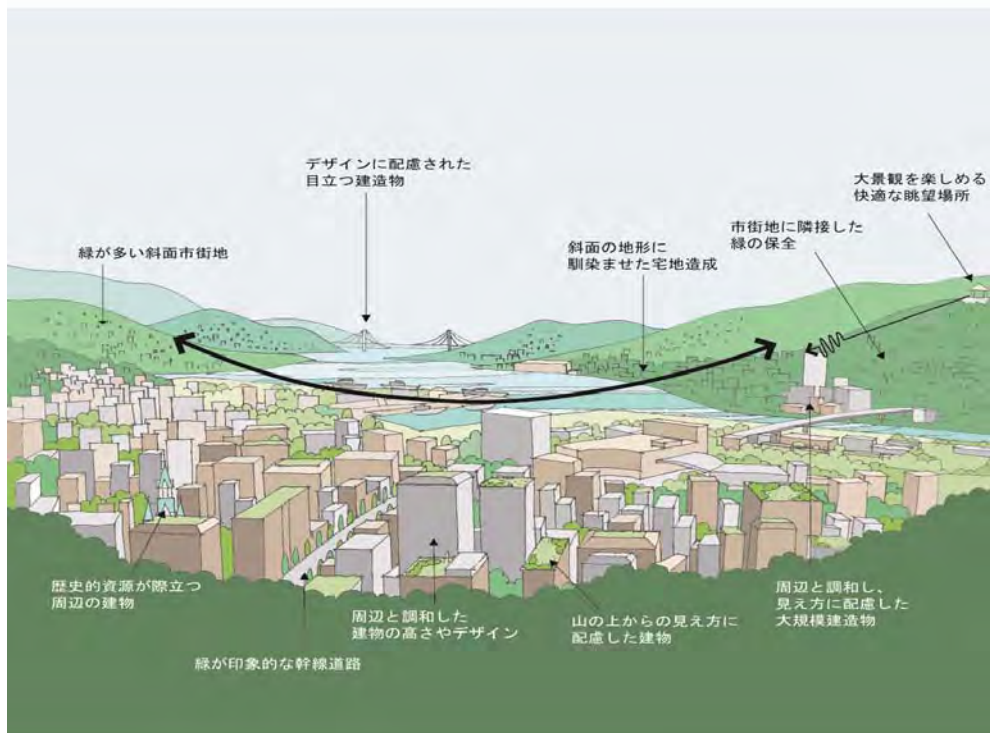


図-18 港と都市の眺望景観 景観づくりのイメージ

景観形成重点地区

【 参 考 】 長崎市景観基本計画（案）より抜粋

① 歴史・文化地区

長崎市では、特色ある歴史的資源が積み重なることにより、自然や歴史、文化とあいまって、その時代時代の雰囲気や今日に伝え、地域の顔となっているような場所があります。このような特徴ある地区では、個別の景観資源だけでなく、それらが合わさって醸し出される場所の雰囲気が大切であり、面的な広がりをもつ地区としてまとまりが感じられる景観の形成が必要とされます。

また、長崎を訪れる人の第一印象となる場所（長崎の玄関口、交差点）の公共施設や建築物のデザインコンセプトの共有化や屋外広告物の整序を図ることが大切です。長崎市の景観の魅力をさらに高めるために、本市の景観的な特性が備わった区域（拠点など）は、景観計画における重点地区や景観重要公共施設に位置付け、より積極的な景観まちづくりに取り組んでいきます。

歴史・文化地区として例示されている17地区の内、長崎駅周辺エリアに以下の2地区が関連する。

■ 長崎駅周辺地区（鉄道の終着駅）

長崎駅は、明治以降の市の中心となる玄関口で周辺にはオフィスビルや商業施設が集積し、日々多くの観光客や市民が行き交う賑わいのある市街地を形成しています。駅の北東側に位置する西坂公園は、キリシタン弾圧により殉教した26聖人の殉教地であり、等身大のブロンズ像の日本二十六聖人殉教記念碑があります。

駅周辺では、新幹線、在来線といった鉄道施設の受け皿としての駅舎の整備とともに、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成するため、土地区画整理事業を進めています。



写真-13 〈長崎駅前〉

○景観形成の方向（案）

- ★長崎市の玄関口となるシンボリックな都市拠点地区として、オープンスペースを確保した豊かなゆとりある市街地景観を形成する。
- ★来訪者に長崎市を強くイメージづける長崎港や稲佐山、近接する立山の斜面市街地を感じられる眺望景観を保全する。
- ★西坂公園と稲佐山及び大浦天主堂相合間の眺望景観を確保する。

■ 長崎港内港地区（海の玄関口）

長崎港は、国際観光船などの多くの船舶が往来する長崎市の海の玄関口であり、港を取り巻く地区（長崎港内港地区）は都市活動の中核となっています。港から周囲の山を望む景観は、すり鉢の地形が展開するまちの様子など、中心市街地の全体像が最もわかりやすく把握できます。また、外国船の入港時には、市の第一印象となる場所でもあります。



写真-14 〈長崎港内港地区全景〉

○景観形成の方向（案）

- ★湾内や対岸などからの見え方への配慮や親水性のあるデザインの誘導など、海を意識した景観づくりを進めます。
- ★港の周辺でまちづくりを行う際には、港や稲佐山、風頭山への眺望を確保するよう十分に配慮します。

【 参 考 】 長崎市景観基本計画（案）より抜粋

② 眺望景観保全地区

地域のシンボルとなるような景観上の特徴を有する景観資源（山、教会、神社、寺院など）への眺望景観を保全する景観づくりを進めます。

事 例

■長崎駅舎周辺から長崎港、稲佐山、西坂公園

○景観形成の方向（案）

★長崎駅舎周辺から長崎港、稲佐山、西坂公園への眺望を確保するために、建物高さや建物の建て方を工夫する。

■大浦天主堂から西坂公園

○景観形成の方向（案）

★西坂公園への眺望を確保する建物高さや配置を工夫する。



写真-15

〈大浦天主堂から西坂公園への眺望〉

■元船地区（国道 202）から稲佐山

○景観形成の方向（案）

★稲佐山への眺望を確保するために、建物高さや配置を工夫する。

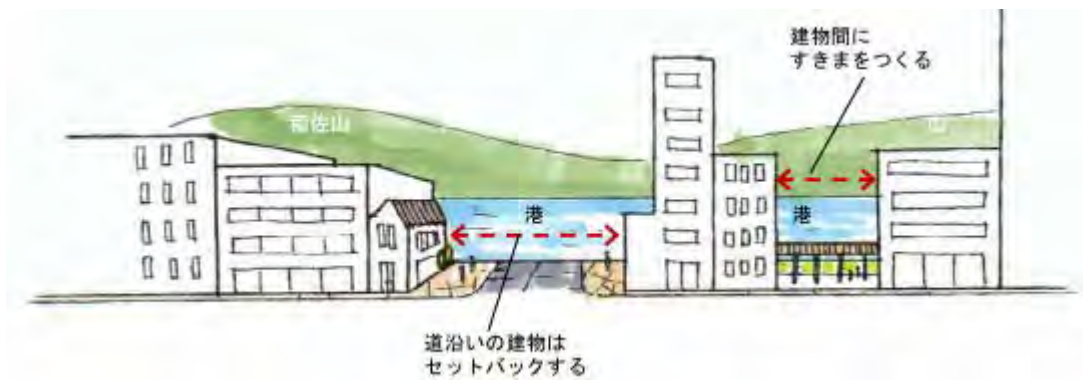


図-19 〈元船地区～稲佐山への眺望イメージ〉

第3章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項

1. 都市の魅力の強化

① 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録の推進

長崎駅前西坂の丘には、世界遺産暫定一覧表に登録されている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産候補として日本二十六聖人殉教地を有しており、世界遺産登録に向けた取り組みを進める。

●「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録推進

② 景観条例に基づく景観保全の推進、景観計画による誘導（建築物等の色彩、意匠、高さ規制等）、伝統的建造物群保存地区の保存

眺望景観は当地域の重要な地域資源であり、特に優れた景観を眺める場所を対象に一定の眺望範囲を保全する制度の創設を検討し、海面（海）や山などの主要な眺望対象に対する視線を遮らないよう、周辺の建築物や工作物の位置、高さなどを配慮し、眺望景観を大事にした景観づくりを進める。

具体的には、大波止や旭町ふ頭を眺望場所とする見晴らし景観や、西坂公園と稲佐山及び大浦天主堂相合間の眺望景観を確保するために、建物高さや建物の建て方を工夫するなど、特徴ある眺望景観を大事にした景観づくりを進める。

●景観計画による誘導（建築物等の色彩、意匠、高さ規制等）

●景観条例に基づく景観保全の推進

③ 夜間景観の創造（夜間照明・水際のライトアップ）

まちのシンボルとなる道路や観光上重要な道路、歴史的な建物や地域のランドマークとなる施設などについては、照明による夜ならではの賑わいを演出するとともに、展望場所の整備などを行うことにより、港と都市の夜景が楽しめる景観づくりを進めることとしており、特に水際のライトアップの向上に努めるなど、今後、新たに整備される施設についても、夜景が楽しめる整備に努める。

④ 環長崎港地域アーバンデザインシステム

環長崎港地域において、県が主体的に関与する公共事業等について、都市景観形成等の観点から専門家の助言を受けながら調整し、調和の取れた計画・デザインのもと魅力的な都市づくりを進めていくため、県施設である都市計画道路浦上川線、元船ふ頭の他民間施設である旭町・丸尾地区再開発建築物についても、環長崎港地域アーバンデザインシステムを活用し整備を進めてきた。

今後も環長崎港地域アーバンデザインシステムを活用し、地域に調和した都市デザインの実現に取り組む。

●環長崎港地域アーバンデザインシステム運営

⑤ 長崎駅周辺土地区画整理事業・JR長崎本線連続立体交差事業の推進

都心部の求心力を高めて、まちなかの活性化を進めていくためには、まちなかの賑わいの拠点である中心商業地区、海の玄関口である松が枝地区、陸の玄関口である長崎駅周辺を含めた3つの拠点の連携を図ることが重要であり、陸の玄関口となる長崎駅周辺は、既存商店街と連携しつつ、商業・業務・公共公益・交流・居住機能等を充実・強化し、「交流のまち長崎の玄関口」として、まちなかは「多様な都市機能が集積した賑わいと歴史・文化の中心」として国際都市にふさわしい中枢拠点を形成する。

具体的には、JR長崎本線連続立体交差事業に伴い高架化され、約150m西側に移動する新駅舎と駅前商店街やまちなかとの連携強化を図り、交流人口の拡大効果をまちの賑わいにつなげていくとともに、土地区画整理事業区域内には中枢拠点にふさわしい機能の導入を進める。

●長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

施行地区面積 A=約 19.2ha

- ・駅前広場（東口：約 15,000 m²、西口：約 3,000 m²）
- ・多目的広場（約 6,900 m²）
- ・トランジットモール線
- ・歩行者専用道路
- ・都市計画道路（長崎駅中央通り線、長崎駅西通り線、長崎駅東通り線）

●JR長崎本線連続立体交差事業の推進

事業延長 L=約 2.5km

- ・高架、新駅舎

⑥ 新県庁舎と防災緑地を活用した交流施設整備の推進

防災拠点施設としての機能確保等のため、長崎市跡地において県庁舎及び警察本部庁舎の整備を進めるとともに、敷地に隣接して耐震岸壁に面した防災緑地を災害時の物資輸送の拠点等として整備を推進する。

一方、新県庁舎の敷地は、隣接する防災緑地と一体となって、常に県民が自由に利用できる公園的な空間として整備を進める。また、行政棟のエントランスホールや展望施設についても、閉庁日も含めて県民が利用できるようにし、観光・物産情報や県・市町の情報発信等を行う県民情報センター（仮称）を設置するなど、憩いや交流の場となるよう整備を推進する。

また、長崎駅の新駅舎とまちなかをつなぐ動線を確認するなど、周辺での各事業と連携して新たな魅力ある都市空間の創出を目指す。

●県庁舎整備の推進

●防災緑地整備の推進

⑦ 低炭素型のまちづくりの促進

長崎駅周辺土地区画整理事業の施行区域においては、未利用・再生可能エネルギーの利活用や、公共交通機関の利便性の向上など低炭素型のまちづくりに先導的に取り組むための計画を策定し、それらの施設整備を促進する。

長崎魚市跡地での新県庁舎の整備においても、省資源・省エネルギーなど環境に配慮し、他県に先駆けて低炭素化社会の実現を目指すための最先端の取り組みを行う。

- 地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備の促進
- 長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

2. 回遊性の充実

⑧ 浦上川の東西の連携強化

道路機能では、長崎駅前の交通渋滞緩和や浦上川で分断されている東西市街地のネットワークの改善などを図るため、市街地内幹線道路の整備を進める。

具体的には、長崎駅周辺と浦上川の右岸地区との東西連携のため、旭大橋の低床化と旭大橋線の東伸について課題解決に向けて検討を進める。

- 旭大橋の低床化
- 旭大橋線の東伸（市道大黒町筑後町1号線）

⑨ 水辺のプロムナード整備の推進

歩行者動線では、新たに長崎駅周辺と浦上川右岸とを連絡する歩行者動線等の強化により回遊性向上を図るため、水辺のプロムナードの整備をはじめ、主要な歩行者動線を明確にするなど、わかりやすい歩行空間のネットワークを形成するとともに、電停のバリアフリー化など、ユニバーサルデザインを推進する。

水辺のプロムナード整備については、長崎魚市跡地の整備を先行し松が枝から稲佐橋間の水辺のプロムナードを促進するとともに、浦上川右岸における水辺のプロムナード整備については、旭大橋の低床化後の整備を目指し検討を進める。

- 水辺のプロムナード整備の推進（旧魚市跡地）
- 水辺のプロムナード整備の推進（浦上川右岸部）

⑩ 長崎駅から西坂方面への歩行者導線整備の推進

長崎駅を中心とした人の流れを豊かな緑と歴史を体感できる西坂～諏訪ノ森地区やその先の長崎歴史の道などへ導く回遊ルートを創出し、長崎全体に交流人口を波及させるとともに、駅前商店街等の賑わいに繋げる。

こうした歩行者回遊ルート創出のため、長崎駅前歩道橋から繋がる路面電車の電停のバリアフリー化を進めるとともに、既存エレベーターを活用する観点からも歩道橋の南側にエレベーターを設置することや、国道202号の交通量の推移や平面横断に対する市民のニーズ等を踏まえ検討する。

●電停のバリアフリー化の推進

⑪ 公共交通機関のシステムの充実・強化

路面電車やバスなどの公共交通機関のシステム充実・強化の検討などを進め、公共交通のサービス向上を図る。

●長崎駅部への路面電車のトランジットモール導入

●バスターミナルの機能強化・充実の検討

●総合インフォメーションセンターの整備促進

3. 「国際ゲートウェイ機能の再構築」の整備

⑫ 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備の促進

長崎の陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺においては、周辺地域のまちづくりとの連携を強化し、国際都市にふさわしい拠点を形成し、拡大する交流人口をまちなかへ誘導するとともに、海のゲートウェイ（玄関口）となる松が枝地区や、空のゲートウェイ（玄関口）となる長崎空港との連絡も強化する。

九州新幹線西九州ルート（武雄～諫早間）は平成20年3月に認可を受け、平成29年度末頃の開業に向け整備を進めるとともに、残る諫早～長崎間の早期認可・着工及び武雄温泉～長崎間のフル規格整備による一括開業の実現に向け取り組む。

- 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～諫早間）の整備の促進
- 九州新幹線西九州ルート（諫早～長崎間）の早期着工と整備の促進

⑬ 新駅舎建設と歩行者デッキ整備の促進

長崎駅の新駅舎については、駅前広場や周辺施設との調和し、景観や眺望に配慮した海につながる終着駅がイメージされるデザインやまちなかへの歩行者の利便を高めるために南口改札の設置、さらには歩行者デッキの整備に向けて、国、JR九州と調整を図りながら検討を進めるとともに、新幹線開業に向け整備の促進を図る。

- JR長崎本線連続立体交差事業の推進
- 長崎駅周辺土地地区画整理事業の推進
- 景観や眺望に配慮した新駅舎建設と歩行者デッキ整備の推進
- 新幹線新駅舎整備（運輸機構整備）の促進

⑭ 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入の推進

陸のゲートウェイ（玄関口）である長崎駅と海のゲートウェイ（玄関口）である長崎港ターミナルを結びつけることにより、離島への利便性を高め、観光客の誘導により離島の活性化と産業振興に繋げていくため、新駅舎から長崎港ターミナルに至る歩行者連絡通路などの検討を進める。

- 新駅舎と離島航路を直結する交通施設等の整備の推進